

**DE BIJDRAGE VAN DE TOURINGCARSECTOR TOT DE
VERGROENING VAN VERVOER EN TOERISME**
ERIK GOETHALS – FEDERAAL VOORZITTER AUTOCAR FBAA

Dames en Heren,

Geachte Collega's,

Beste Vrienden,

De thematiek van de vergroening van de economie vertegenwoordigt ongetwijfeld het meest besproken en behandeld onderwerp van deze laatste jaren. De uitdaging van de klimaatverandering en de eindigheid van sommige belangrijke grondstoffen en fossiele energiebronnen, versterkt door de financiële economische crisis, bepaalt meer dan ooit de politieke agenda van internationale, nationale, regionale en lokale overheden.

Steeds harder weerklinkt de boodschap om de economie te transformeren (o.m. te vergroenen) en de potentiële opportuniteiten voor de arbeidsmarkt te benutten, en tegelijkertijd eventuele kosten en negatieve effecten te beperken via efficiënter overheidsbeleid en via gericht arbeidsmarkt- en competentiebeleidsmaatregelen.

Terreinverkenning maakt duidelijk dat de touringcarsector bezig is met transformatieprocessen, ook op ecologisch vlak. Ondanks de geleverde inspanningen en investeringen loopt niet altijd en alles van een leien dakje. Op het

terrein worden de ondernemingen geconfronteerd met drempels en obstakels die de transformatieprocessen bemoeilijken. Cruciaal is dat de meeste drempels te maken hebben met lacunes in het beleid. Een efficiënt flankerend beleid, aangestuurd door een doelmatige overheid is dan ook een absolute must om onze industrie nog meer te vergroenen.

De overheid moet zich daarbij bewust zijn van het interactieproces tussen de competitiviteit anderzijds en de transformatie van de autocarsector anderzijds. Wij hebben een competitieve economie nodig om de nodige transformatieprocessen te kunnen initiëren en implementeren, en andersom draaien innovatieve transformatieprocessen bij tot de competitiviteit van onze bedrijven.

Anderzijds dient benadrukt dat toerisme en in het bijzonder autocartoerisme een industrie is die gebaseerd is op mensen en plaatsen en de interactie tussen hen. Dit houdt in dat toerisme bijzonder gevoelig is voor de toestand van het milieu en van de maatschappij die beide, op hun beurt, blootgesteld zijn tot de impact van het toerisme. Dit kan zowel negatief als positief zijn.

Rekening houdend met deze heel bijzondere waarden, opportuniteiten en gevoeligheden moeten we ervoor zorgen dat het Europees toerisme verantwoordelijk en duurzaam is. Verantwoordelijk toerisme refereert naar het bewustzijn, de keuzes en de acties van alle personen betrokken bij de planning, de uitvoering en het verbruik van toerisme zodat het duurzaam kan zijn. Duurzaam toerisme is economisch leefbaar en beantwoordt aan de behoeften van de maatschappij en van het milieu zodat het in staat is verder voordelen te verschaffen zonder nadelen voor de huidige en volgende generaties.

Door een verkeerde perceptie niet alleen van het groot publiek maar ook van veel politici heerst echter te vaak de indruk dat wij geen groene jongens zijn. We zijn goed maar we zeggen het onvoldoende of dit komt toch niet voldoende over. Ik meen daarom dat het belangrijk is nog eens te herinneren aan de werkelijke toestand terzake. De cijfers die ik u nu ga voorstellen – en wees niet ongerust ik ga mij beperken tot twee tabellen – zijn afkomstig uit een Duitse studie van de universiteit van Heidelberg. In dit kader worden de prestaties van een Euro III touringcar van 18 ton vergeleken met deze van een personenwagen met Euro IV dieselmotor met 2 personen aan boord, van een Belgische IC-IR trein met een bezetting van 70 % en van een gemiddelde Airbus of Boeiing met een bezetting van 80 %.

Het primair energieverbruik van de touringcar en van de trein zijn ongeveer gelijklopend en, bij het broeikasteffect, komt de trein er zelf beter uit door het hoge aandeel van CO₂-gunstige energiedragers - zijnde aardgas en kernenergie - gebruikt voor de productie van electriciteit voor de trein.

Te noteren dat deze cijfers uit 2007 dateren en dat ondertussen de touringcars nog een enorme vooruitgang geboekt hebben op het vlak van de uitstoten zoals blijkt uit de volgende tabel. Hierin wordt de Euro III in donkerblauw weergegeven terwijl de huidige Euro V in paars staat en vanaf 2013 gaan we over naar Euro VI (de bleekblauwe cijfers).

Een groot probleem is te wijten aan het feit dat wanneer met het heeft over duurzaamheid of vergroening van het toerisme, het bijna altijd gaat over de toestand op de bestemming. Er wordt veel te weinig aandacht geschonken aan de volledige reis m.i.v. de verplaatsing. Dit moet veranderen en de minst milieu belastende vervoermiddelen moeten aangemoedigd worden. Ook op financieel vlak.

Ik wil ook benadrukken dat onze groene bijdrage zich niet beperkt tot de voertuigen. Denk maar even aan de ontelbare bedrijven die aanzienlijke bedragen hebben geïnvesteerd voor de productie van groene electriciteit via de plaatsing van zonnepanelen op hun gebouwen of voor waterzuivering en – besparing bij de wasinstallatie van de voertuigen. Zonder te spreken van alle inspanningen over de recuperatie van alle gebruikte stoffen zoals brandstof, oliën, banden en zelfs grote delen van de touringcars. Dit laatste element wordt trouwens nog te vaak over het hoofd gezien maar niet minder dan % van een moderne touringcar is hercycleerbaar.

Ook mag niet vergeten worden dat, in het kader van de verplichte bijscholing steeds meer chauffeurs cursussen “zuinig rijden” gevolgd hebben waardoor de grote brandstofefficiëntie van de touringcar verder geoptimaliseerd wordt.

Daarnaast wordt ook de nodige aandacht geschonken aan de vergroening van de reisuitvoering gaande van de commercialisering van de reizen via internet i.p.v. papieren brochures tot het sorteren van de door de passagiers geproduceerde afval. Ik ken trouwens geen ander collectief vervoermiddel dan de touringcar waar er selectieve sorteermogelijkheden voor afval voorhanden zijn.

Men hoeft dus geen titularis te zijn van een Nobelprijs chemie om vast te stellen dat onze industrie reeds aanzienlijke inspanningen geleverd heeft om haar impact op ons milieu tot een minimum te herleiden. Ook wens ik eraan toe te voegen dat onze inspanningen zich niet beperken tot dit aspect maar eveneens betrekking hebben tot een optimalisering van de veiligheid, van het comfort en van de uitrusting van onze touringcars. Dit zijn nu echt rijdende paleizen. Desondanks moeten wij vaststellen dat de touringcar nog te vaak niet beschouwd wordt als een competitief alternatief om te reizen.

Derhalve vind ik dat de campagne “Smart Move” van de IRU en Busworld moet verdergezet worden en dat alle betrokken partijen - en daarbij bedoel ik zowel beroepsverenigingen, ondernemers, chauffeurs, constructeurs als alle andere betrokken partners van de toeristische keten - de neuzen in dezelfde richting moeten richten en gemeenschappelijke inspanningen moeten leveren om niet alleen het publiek te overtuigen van onze troeven maar ook stadsplanners en andere besluitvormers te overtuigen van het belang van duurzame transportsystemen zoals de touringcar.

Want daar rijpt nu éénmaal het schoentje. In veel steden worden onze passagiers als toeristen met open armen onthaald terwijl onze voertuigen en chauffeurs maar al te graag weggepest worden. Hoe kan men anders de middeleeuwse praktijken van de Italiaanse steden noemen die honderden euros toegang vragen aan een touringcar ? Hoe kan men anders de vermenigvuldiging van milieuzones noemen die helemaal niet geharmoniseerd zijn op Europese schaal waardoor de voorruit van onze autocars binnenkort een mozaïek aan vignetten van allerlei kleuren en vormen zal zijn in plaats van een veilige blik te kunnen waarborgen aan onze chauffeurs op het verkeer ? Hoe kan men anders de plannen noemen om volgend jaar de toegang tot de Mont-Saint-Michel aanzienlijk te vermoeilijken voor onze touringcars ? Dit heeft allemaal te maken met het feit dat wij zichtbaar zijn. Een touringcar is nu éénmaal een voertuig met een belangrijke omvang. Maar het is niet daarom dat wij overal moeten weggejaagd worden. Door dergelijke politiek te hanteren zullen de politici juist het omgekeerde effect bereiken : in plaats van een vergroening gaat men een grotere vervuiling van vervoer en toerisme bekomen. Ik kan men niet ontdoen van het gevoel dat men al te vaak een bazooka gebruikt om een mug te doden. En bovendien wordt op de verkeerde mug gemikt.

Het ergste probleem is in dit context het feit dat wij moeten werken in volledig ongeschikte omstandigheden. Ik verwijs hier naar de rij- en rusttijden die helemaal niet geschikt zijn voor het personenvervoer. Ik ben dan ook een fervente

voorstander van specifieke rij- en rusttijden voor het personenvervoer die rekening houden met onze specificiteit maar ook de nodige veiligheid en sociale zekerheid bieden. Deze specifieke rij- en rusttijden moeten er zo snel mogelijk komen.

De vermelding deze problemen mag u niet interpreteren als een klaagzang van onze industrie maar moet u wel bekijken als een lijst van uitdagingen waarvoor een oplossing nodig is om onze vergroening nog verder te drijven.

Ik wil er wel aan toevoegen dat er bepaalde aspecten zijn die we kunnen en moeten verbeteren. Zo denk ik aan de onaanvaardbare houding van chauffeurs die hun motor urenlang onnodig laten draaien. Dit moet verdwijnen. Ik vind dan ook een IRU-actie terzake aangewezen.

Ik richt mij hier dan ook tot alle decision makers op welk niveau het ook weze gaande van de Europese Unie tot de kleinste gemeente om jullie allemaal duidelijk te stellen dat onze industrie bereid is nog verdere inspanningen te leveren om onze prestaties nog te vergroenen en ervoor te zorgen dat onze aarde leefbaar is en blijft en zelfs leefbaarder wordt voor onze kinderen, kleinkinderen, achterkleinkinderen en verdere generaties. Hiervoor is er wel één onontbeerlijke voorwaarde : wij moeten samen partnerschappen afsluiten waarbij de rechten en plichten van beide partijen op langere termijn vastgelegd worden zonder dat onderweg de spelregels veranderd worden. Wij blijven gesprekspartners die met iedereen bereid zijn rond de tafel te zitten in een constructieve geest om naar oplossingen te zoeken. Maar laat ons alstublieft een kader scheppen waarin wij kunnen effectief bijdragen tot deze vergroening. Er zijn een aantal praktische maatregelen die kunnen getroffen worden zonder dat hiervoor enorme investeringen moeten geleverd worden. Laten we maar denken bijvoorbeeld aan de aanleg van de nodige infrastructuur voor onze touringcars aan alle toeristische trekpleisters.

Het ombouwen van een beperkt aantal parkings voor personenwagens in parkings voor touringcars kan trouwens ook bijdragen tot de vergroening van de reizen daar men zo vermijdt dat onze chauffeurs en voertuigen onnodige kilometers moeten rijden naar een parking en terug naar de plaats waar de passagiers zich bevinden.

Ik zou deze tussenkomst willen eindigen met een voorstel : het lanceren van een EU-wijde groene logo voor autocarreizen om onze bijdrage tot een groenere wereld duidelijk te maken voor iedereen.

Ik dank U voor Uw aandacht.